

Perbandingan Dampak Ekonomi Transportasi Berbasis Jaringan dan Transportasi Konvensional di Negara Berkembang : Studi Kasus di Kota Palembang

Budi Setiawan¹⁾, Muhammad Hidayat²⁾

¹⁾Program Studi Manajemen, Universitas Indo Global Mandiri

²⁾Program Studi Akuntansi, Universitas Indo Global Mandiri
Jl. Jendral Sudirman KM.4 Palembang

Email : budi.finance@gmail.com¹⁾, hidayat@uigm.ac.id²⁾

Abstract

This study aims to look at the economic impact (income) of network-based taxis (online) compared to conventional taxis. The research population is online taxi drivers and conventional taxi drivers in the city of Palembang. The research sample used was 20 online taxi drivers and 20 conventional taxi drivers. Data testing use the independent sample t test. The results showed that there was no difference between the income received by online taxi drivers and conventional taxi drivers.

Keywords : Online Taxy, Conventional Taxy

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk melihat dampak ekonomi (pendapatan) adanya taksi berbasis jaringan (online) dibandingkan dengan taksi konvensional. Populasi penelitian adalah supir taksi online dan supir taksi konvensional yang ada di Kota Palembang. Sampel penelitian yang digunakan adalah 20 supir taksi online dan 20 supir taksi konvensional. Pengujian data menggunakan independent sample t test. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan antara penghasilan yang diterima oleh supir taksi online dan supir taksi konvensional.

Kata kunci : Taksi Online, Taksi Konvensional

1. Pendahuluan

A. Latar Belakang

Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi. Menurut (Jones dan Lucas, 2012) transportasi yang baik dapat memberikan sarana untuk meraih peluang penting seperti pendidikan, pekerjaan, bisnis, dan pertemanan yang dapat mempengaruhi kualitas hidup. Penggunaan moda transportasi yang lebih cepat seperti mobil dan kereta api dapat memberi kesempatan yang lebih luas guna meningkatkan kemampuan daya beli, aset, dan kemampuan fisik serta mental (Thitertidge et al, 2014)

Perkembangan teknologi mendorong transformasi pada industri transportasi di seluruh dunia termasuk Indonesia. Indonesia sebagai negara yang memiliki lebih dari 17.000 pulau dengan luas wilayah 735.355 mil persegi sangat membutuhkan moda transportasi yang memadai guna mendukung konektivitas dari satu tempat ke tempat lain. Moda transportasi yang sedang berkembang di Indonesia saat ini adalah transportasi berbasis jaringan (*transportation network*). Konsep utama dari transportasi berbasis jaringan yaitu menciptakan konektivitas antara penumpang dan sopir yang terhubung melalui internet (Dong et al, 2014). Menurut (Nicoll dan Armstrong, 2016) jasa transportasi menjadi inovatif jika mampu menghubungkan pengguna (*users*) dan sopir (*drivers*) transportasi dalam waktu yang singkat sesuai dengan kebutuhan pelanggan, baik menggunakan mobil, sepeda, maupun motor.

Transportasi berbasis jaringan hadir di Indonesia sejak tahun 2010 dengan mulai beroperasinya beberapa perusahaan taksi berbasis jaringan seperti Go-Jek, Grab Taxi, dan Uber Taxi. Taksi berbasis jaringan mengalami pertumbuhan yang sangat signifikan. Hal ini ditandai dengan meningkatnya jumlah sopir dan pengguna jasa transportasi berbasis internet. Menurut (Tempo, 2016) sedikitnya 6.000 pemilik kendaraan bergabung dengan Grab Taxi dan lebih dari 200.000 orang mendaftar sebagai *drivers* Go-Jek hingga akhir tahun 2016. Hingga saat ini, aplikasi Go-Jek sudah di download lebih dari 1.000.000 *users* dengan wilayah operasi tersebar di 25 kota di Indonesia. Berkembangnya moda transportasi berbasis jaringan memberi keuntungan bagi masyarakat karena mampu mengurangi jumlah kendaraan di jalan dan menurunkan angka kemacetan (Cici et al, 2014).

Investigasi ilmiah yang dilakukan oleh (Poranda et al, 2016) tentang analisis komparatif perusahaan taksi berbasis jaringan dan taksi konvensional di Metro Manila menerangkan bahwa moda transportasi berbasis jaringan lebih murah dibandingkan taksi konvensional. Fenomena ini mendorong pengguna jasa taksi konvensional pindah ke jasa transportasi berbasis jaringan. Hadirnya transportasi berbasis jaringan telah menciptakan peluang kerja baru di seluruh dunia dan mampu meningkatkan taraf hidup banyak orang (Nurhidayah dan Alkarim, 2017). Di sisi lain, lahirnya transportasi berbasis internet membuat pendapatan

drivers transportasi konvensional mengalami penurunan yang memicu terjadinya aksi demonstrasi yang dilakukan oleh supir taksi konvensional di beberapa kota besar di Indonesia.

Hadirnya konsep bisnis baru terkait transportasi berbasis jaringan telah mengganggu (*disrupt*) model bisnis transportasi konvensional yang sudah ada selama ini. Perubahan model bisnis baru ini dikenal dengan inovasi disruptif (*disruptive innovation*). Menurut (Christensen et al, 2016) inovasi disruptif merupakan jenis produk dan layanan yang menciptakan model bisnis baru serta melibatkan peran teknologi. Inovasi disruptif cenderung dilakukan oleh perusahaan yang lebih kecil dengan sumber daya terbatas tetapi mampu bersaing dengan perusahaan yang sudah berdiri sejak lama. Sebagai contoh hadirnya taksi berbasis jaringan mengganggu pendapatan sopir taksi konvensional yang berimbas pada penurunan omzet perusahaan. Menurut (Melani, 2016) kinerja keuangan dua taksi konvensional terbesar di Indonesia yaitu PT Blue Bird, Tbk dan PT Express Transindo Utama, Tbk mengalami penurunan masing-masing 42,30 persen dan 9,06 persen hingga kuartal III tahun 2016. Penelitian ini menganalisis dampak ekonomi yang dialami oleh supir (*driver*) taksi berbasis jaringan maupun taksi konvensional di Indonesia dengan studi kasus di kota Palembang.

Berdasarkan permasalahan dan rumusan masalah di atas, adapun maksud dan tujuan penelitian ini adalah mengetahui dampak ekonomi langsung dan tidak langsung bagi supir taksi transportasi berbasis jaringan dan taksi konvensional di kota Palembang

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan bukti empiris tentang dampak ekonomi yang diterima oleh penyedia jasa taksi berbasis jaringan dan taksi konvensional, serta sebagai referensi bagi penelitian-penelitian di masa yang akan datang. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan informasi dan dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan bagi masyarakat yang berencana untuk menjadi supir baik taksi berbasis jaringan maupun taksi konvensional. Bagi pemerintah dan otoritas terkait dapat menjadi salah satu sumber informasi untuk membuat regulasi transportasi khususnya taksi berbasis jaringan dan konvensional.

B. Tinjauan Pustaka

1. Dampak Ekonomi dan Transportasi

Dampak ekonomi terkait eksistensi transportasi jaringan dan konvensional berasal dari aktifitas ekonomi yang terjadi antara penyedia jasa dengan pengguna jasa transportasi tersebut. Menurut (Litman, 2017) transportasi dapat menciptakan perpindahan produk secara lebih efisien serta menjadi bagian penting dalam proses menentukan biaya. Biaya relatif menjadi lebih murah jika didukung infrastruktur dan transportasi yang memadai. Hal ini mendorong harga suatu produk menjadi lebih kompetitif di pasar (Christopher, 2010; Ahmed, 2012). Manfaat lainnya dari sistem transportasi bagi ekonomi berfungsi sebagai memperluas pasar dalam kegiatan ekonomi, sarana produksi dan distribusi serta sebagai sarana spesialisasi produksi sesuai dengan

potensi sumber daya alam maupun sumber daya manusianya (Nistor dan Popa, 2014).

Keberadaan taksi tidak hanya memberi manfaat kepada masyarakat sebagai pengguna jasa tetapi juga memberi keuntungan pada supir taksi tersebut. Keuntungan yang diterima oleh sopir taksi berbasis jaringan dan konvensional dalam bentuk dampak ekonomi langsung dan tidak langsung (Mo, 2016). Dampak ekonomi langsung atas keberadaan transportasi berasal dari aktifitas ekonomi yang terjadi antara supir dan penumpang. Dalam hal ini sopir taksi menerima uang secara langsung dari penumpang setelah mereka sampai tempat tujuan, termasuk uang tips yang diberikan oleh penumpang kepada sopir dan insentif yang diberikan oleh perusahaan penyedia jasa transportasi tersebut. Sedangkan dampak ekonomi tidak langsung merupakan dampak ekonomi yang diperoleh berdasarkan pengeluaran yang dikeluarkan oleh supir taksi berbasis jaringan maupun konvensional. Jenis pengeluaran antara lain biaya konsumsi, biaya anak sekolah, biaya listrik dan biaya air.

Besaran uang yang diterima oleh sopir taksi sangat tergantung dengan jumlah penumpang dan juga strategi harga yang ditetapkan oleh perusahaan taksi. Berikut perbandingan strategi harga perusahaan taksi berbasis jaringan yaitu Go-Car dan Uber Taxi serta perusahaan taksi konvensional seperti Blue Bird dan Star Cab di kota Palembang (Permadi, 2017).

2. Transportasi Berbasis Jaringan dan Transportasi Konvensional

Transportasi berbasis jaringan menjadi populer hampir di seluruh dunia termasuk Indonesia. Menurut (Chen, 2015; Kessler dan Zhang, 2016) perusahaan transportasi berbasis jaringan terbesar di dunia –Uber– sudah beroperasi di 81 negara dengan valuasi sekitar \$68 miliar. Keberadaan taksi berbasis jaringan menjadi alternatif bagi pengguna jasa transportasi publik yang sudah ada saat ini seperti taksi konvensional, bus, dan angkutan kota. Perkembangan perusahaan taksi berbasis internet seperti Go-Car, Uber Taxi dan Grab Taxi mengganggu keberadaan taksi konvensional di Indonesia (Chilkoti, 2016). Investigasi yang dilakukan oleh Tempo (2016) menyebutkan bahwa pendapatan sopir taksi konvensional rata-rata menurun sebesar 40 persen semenjak taksi berbasis jaringan beroperasi.

Fenomena turunnya pendapatan sopir taksi konvensional memicu turunnya pendapatan perusahaan yang bergerak di jasa angkutan tersebut. Pendapatan dua perusahaan taksi konvensional terbesar di Indonesia yaitu PT Blue Bird dan PT Express Transindo Utama, Tbk turun masing-masing 42,30 persen dan 9,06 persen hingga kuartal III tahun 2016. Kejadian ini mendorong para sopir melakukan aksi demonstrasi di beberapa kota besar di Indonesia guna mendorong pemerintah untuk membuat regulasi baru terkait keberadaan taksi jaringan. Sekitar 12.000 sopir taksi konvensional melakukan aksi demo di Jakarta menuntut agar taksi berbasis jaringan dilarang beroperasi di Indonesia. Menurut (Taschler, 2015) taksi konvensional bisa bersaing dengan penyedia

jasa transportasi berbasis jaringan dengan menekankan pada aspek *customer privacy* dan keamanan.

3. Inovasi Disruptif

Evolusi pada teknologi informasi dan komunikasi telah merubah model bisnis di seluruh dunia (Sakellariadis dan Stiakakis, 2011). Integrasi antara teknologi dan bisnis telah menciptakan model bisnis yang relatif baru. Perkembangan transportasi berbasis jaringan dianggap sebagai inovasi disruptif oleh transportasi konvensional yang sudah ada selama ini. Menurut (Robles, 2015) inovasi disruptif pada awalnya tidak mampu bersaing di pasar melawan pelaku bisnis yang sudah ada. Tetapi seiring berjalannya waktu, inovasi disruptif mampu mengganggu pangsa pasar pelaku bisnis utama (*incumbents*) karena didukung dengan harga yang relatif murah dan kemudahan akses dibandingkan perusahaan yang sudah eksis.

Inovasi disruptif dijelaskan sebagai suatu proses mutasi yang dialami oleh suatu industri secara terus menerus, merubah struktur ekonomi dan menghancurkan model bisnis yang lama kemudian menciptakan suatu model yang baru (Bughin dan Zeebroeck, 2017). Model bisnis baru yang melibatkan inovasi akan terus berkembang karena mampu menciptakan kemudahan bagi pelanggan. Menurut (Li dan Li, 2017) inovasi menjadi hal yang paling penting bagi perusahaan di abad ke 21 karena bisa mendorong perusahaan untuk berfikir ulang tentang proses dan produk yang akan mereka jual. Kehadiran inovasi disruptif di industri transportasi dianggap sebagai penyebab terjadinya krisis di industri jasa angkutan (Taschler, 2015).

4. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan teori yang telah dikemukakan diatas, peneliti mengajukan hipotesis penelitian sebagai berikut: Ha : ada beda dampak ekonomi yang diterima oleh sopir taksi berbasis jaringan dengan sopir taksi konvensional

C. Metodologi Penelitian

1. Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Data yang didapat dengan cara melakukan *interview* pada sopir taksi berbasis jaringan dan taksi konvensional di kota Palembang. Teknik sampling penelitian yaitu *purposive sampling* dengan kriteria: (1) *drivers* tersebut sampai saat ini aktif sebagai sopir taksi berbasis jaringan maupun taksi konvensional, (2) telah berprofesi sebagai *drivers* minimal 1 (satu) tahun, (3) *drivers* bekerja minimal 4 jam per hari, (4) *drivers* tidak terlibat secara langsung dalam proses pengambilan keputusan strategis terkait pembuatan regulasi transportasi di Indonesia. Unit analisis penelitian ini adalah individu sebagai *drivers*. Periode pengumpulan data yaitu dua bulan (Mei-Juni 2018). Teknik pengumpulan data dilakukan dengan melakukan kepada sopir taksi berbasis jaringan dan taksi konvensional. Jumlah responden sebanyak 40 responden dengan ketentuan 20 responden kepada sopir taksi berbasis

jaringan dan 20 responden mewakili supir taksi konvensional.

2. Teknik Analisis Data

Data yang telah dikumpulkan selanjutnya akan dilakukan pengujian dengan menggunakan Uji Beda dengan metode statistik t-test, dimana dalam pengujian ini dilakukan untuk melihat apakah ada perbedaan dampak ekonomi bagi driver taksi berbasis jaringan dengan driver taksi konvensional.

Selanjutnya dilakukan analisis deskriptif mengenai dampak ekonomi yang dirasakan oleh supir taksi jaringan dan supir taksi konvensional. Analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap dampak ekonomi yang dirasakan oleh supir yang menjadi objek penelitian.

2. Pembahasan

Sebelum dilakukan pengujian, data penelitian telah melewati Uji Normalitas dan Uji Homogenitas sebagai syarat untuk menggunakan Uji Beda. Adapun hasil pengujian dengan uji beda adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Group Statistics

Group Statistics				
Jenis Taxi	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Penghasilan 1,00	25	4401290,000	1607976,978	321595,3956
2,00	25	4859680,000	1343266,398	268653,2796

Berdasarkan grup statistik, dapat dilihat bahwa nilai Mean dari dua jenis penghasilan tersebut, untuk penghasilan driver online adalah sebesar Rp4.401.290 sedangkan mean untuk penghasilan driver taxi konvensional adalah sebesar Rp4.859.680 dimana rata-rata mean menunjukkan angka yang berdekatan atau tidak ada beda penghasilan untuk kedua jenis penghasilan tersebut.

Untuk mempertegas hasil penelitian tersebut, pengujian dengan menggunakan independent sample t test dengan hasil sebagai berikut

Tabel 2. Independent Sample t Test

		Levene's Test for Equality of Variances	
		F	Sig.
Penghasilan	Equal variances assumed	,197	,659
	Equal variances not assumed		

Berdasarkan table di atas, dapat dilihat bahwa nilai Sig. sebesar 0,659 lebih besar dari 0,05 sehingga hipotesis penelitian ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Tidak ada beda penghasilan antara driver taxi online dengan penghasilan driver taxi konvensional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada beda penghasilan antara penghasilan driver taxi online dengan penghasilan driver konvensional. Berdasarkan hasil

wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti didapat beberapa factor yang menyebabkan hasil yang diterima oleh driver taxi online tidak berbeda dengan penghasilan yang diterima oleh driver taxi konvensional.

1. Bertambahnya driver taxi online tidak sejalan dengan kenaikan kebutuhan pelanggan. Regulasi yang belum jelas terkait kuota driver taksi online menyebabkan penyedia jasa taksi online terus melakukan rekrutmen. Konsekuensi dari aktivitas tersebut adalah bertambahnya jumlah driver online dari waktu ke waktu, di sisi lain penambahan jumlah driver online ini cenderung tidak diikuti dengan bertambahnya jumlah penumpang. Oleh karena itu, pendapatan driver taksi online cenderung menurun dari waktu ke waktu yang diakibatkan oleh kelebihan penawaran terkait jumlah driver taksi online sementara permintaan akan jasa transportasi tersebut cenderung tetap.
2. Lebih banyak penambahan mobil LCGC yang ditawarkan oleh pihak produsen. Berkembangnya profesi driver taksi online didorong oleh pendapatan driver taksi online yang relatif lebih besar dibandingkan Upah Minimum Regional (UMR), sehingga mendorong dealer-dealer untuk menjual lebih banyak mobil kepada para driver taksi online. Awalnya, saat jumlah driver taksi online relatif lebih sedikit sehingga penghasilan driver taksi online semakin meningkat seiring dengan masih banyaknya jumlah permintaan dibandingkan jumlah driver yang tersedia. Fenomena saat ini, ketika jumlah driver taksi online sudah semakin banyak dimana permintaan cenderung tetap mengakibatkan penurunan pendapatan driver taksi online yang pada akhirnya mempengaruhi kemampuan bayar pada driver taksi online, khususnya bagi driver yang membeli mobil secara kredit.
3. Potongan yang dilakukan oleh aplikasi terhadap penghasilan driver. Pendapatan yang diterima oleh driver taksi online dari penumpang akan dipotong sebesar 20 persen oleh penyedia jasa. Hal ini menyebabkan pendapatan driver taksi online menurun. Potongan harga yang dilakukan oleh pemberi jasa taksi online ini menjadi kendala yang signifikan bagi para driver taksi online setelah sebelumnya penyedia jasa taksi online menaikkan jumlah target penumpang yang harus dipenuhi oleh para driver taksi online. Awalnya driver taksi online disyaratkan untuk memberikan jasa angkutan pada 13 penumpang untuk mendapatkan bonus Rp.300.000,- tapi saat ini mereka harus mendapatkan 16 penumpang dengan jumlah bonus yang diterima lebih kecil yaitu Rp.275.000,-.
4. Layanan lebih yang diberikan oleh taxi konvensional kepada konsumen. Guna mengejar ketertinggalan dari taksi online, para penyedia jasa taksi konvensional memberikan layanan yang lebih baik antara lain menjamin kenyamanan dan keamanan penumpang, memberikan harga yang kompetitif dibandingkan taksi online hingga membuka peluang

kerja sama antara taksi konvensional dan taksi online.

5. Banyaknya kasus kriminal yang terjadi yang menimpa driver taxi online dan membuat taksi online mengurangi jam kerja malam. Beberapa kasus kriminal yang menyebabkan driver taksi online kehilangan kendaraan atau bahkan menyebabkan kematian memberikan dampak negatif bagi para driver taksi online yang lain, antara lain driver taksi online sebagian besar hanya bekerja hingga pukul 20.00, hal ini jauh lebih cepat dibandingkan sebelum banyaknya kejahatan yang dialami oleh para driver taksi online. Rata-rata para driver taksi online beroperasi hingga pukul 10.00. lamanya jam kerja ini akan membuat peluang lebih besar bagi driver taksi online untuk mendapat bonus tambahan yang diberikan oleh aplikasi, jika driver taksi online mencapai target penumpang yang telah ditentukan oleh penyedia jasa taksi online.

Selain itu, dampak negatif dari kejahatan tersebut juga membuat driver taksi online lebih berhati-hati dalam menerima penumpang, terutama pengguna jasa dengan jarak tempuh yang jauh. Padahal jika dilihat dari sisi ekonomi, mengangkut penumpang dengan jarak tempuh yang jauh cenderung memberikan keuntungan lebih besar dibandingkan pengangkut penumpang dengan jarak tempuh pendek.

3. Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil penelitian ini adalah tidak ada perbedaan yang signifikan antara penghasilan yang diterima oleh driver taksi online dan driver taksi konvensional. Hal tersebut disebabkan (1) bertambahnya driver taksi online tidak sejalan dengan kenaikan kebutuhan pelanggan. (2) lebih banyak penambahan mobil LCGC yang ditawarkan oleh pihak produsen. (3) potongan yang dilakukan oleh aplikasi terhadap penghasilan driver. (4) layanan lebih yang diberikan oleh taxi konvensional. (5) banyaknya kasus kriminal yang menimpa driver taksi online.

Daftar Pustaka

- Ahmed, G., 2012. Krugman Trade Theory and Developing Economies. *China-USA Business Review*, ISSN 1537-1514 December 2012, Vol. 11, No. 12, 1557-1564.
- Bughin, J. & Zeebroeck, N.V., 2017. The Case for Offensive Strategies in Response to Digital Disruption. *Working Paper for Discussion*. February 2017.
- Chen, L., 2015. At \$68 Billion Valuation, Uber Will Be Bigger Than GM, Ford and Honda. <https://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/12/04/at-68-billion-valuation-uber-will-be-bigger-than-gm-ford-and-honda/#7a2c1ef032e3> di download tanggal 19 Mei 2017.
- Chilkoti, A., 2016. Indonesia Threatens to Ban Ride-Hailing Apps. <https://www.ft.com/content/0bf08f0a-f646-11e5-96db-fc683b5e52db> di download tanggal 19 Mei 2017.
- Christensen, C.M., McDonald, R., Altman, E.J. & Palmer, J., 2016. Disruptive Innovation: Intellectual History and Future Paths. *Working Paper 17-057*. Harvard Business School.
- Christopher, M., 2010. Logistics and Supply Chain Management (Fourth Edition). FT Prentice Hall, New Jersey, America.
- Cici, B., A. Markopoulou, E. Frias-Martinez, N. Laoutaris., 2014. Assessing the Potential of Ride-Sharing Using Mobile and Social Data: A Tale of Four Cities. University of California, Irvine. UBICOMP 2014. 203-11.
- Dong, J., Filipovic, C., Leis, J., Petersen, E., Shrikhande, A. & Sudarshan, R., 2014. Uber: Driving Change in Transportation. The Fletcher School, Tufts University.
- Jones, P. & Lucas, K., 2012. The Social Consequences of Transport Decision-Making: Clarifying Concepts, Synthesising Knowledge and Assessing Implications. *Journal of Transport Geography*.
- Kessler, M.L. & Zhang, Y., 2016. Transportation Network Companies: What Does the Future Hold. <https://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2017/01/UBER-Fad-or-Future-Kessler-2017.pdf> di download tanggal 19 Mei 2017.
- Li, B. & Li, Y., 2017. Internet of Things Drives Supply Chain Innovation: A Research Framework. *International Journal of Organizational Innovation*.
- Litman, T., 2017. Evaluating Public Transit Benefits and Costs. Best Practices Guidebook. Victoria Transport Policy Institute, 20 April 2017.
- Melani, A., 2016. Taksi Jaringan Menyerbu, Kinerja Express dan Blue Bird Kian Lesu. <http://bisnis.liputan6.com/read/2689900/taksi-jaringan-menyerbu-kinerja-express-dan-blue-bird-kian-lesu> di download tanggal 17 Mei 2017.
- Mo, E.M., 2016. The Dynamics of Infrastructure and Economic Growth in Nigeria. *Journal of Global Economics*. Michael, J Glob Econ 2016, 4:1 <http://dx.doi.org/10.4172/2375-4389.100016>.
- Nicoll, E. & Armstrong, S., 2016. Ride-Sharing: The Rise of Innovative Transportation Services. <https://www.marsdd.com/news-and-insights/ride-sharing-the-rise-of-innovative-transportation-services/> di download tanggal 9 Mei 2017.
- Nistor, F. & Popa, C., 2014. The Role of Transport in Economic Development. "Mircea cel Batran" Naval Academy Scientific Bulletin, Volume XVII, 2014 - Issue 2 Published by "Mircea cel Batran" Naval Academy Press, Constanta, Romania.
- Nurhidayah, F. & Alkarim, F., 2017. Domination of Transportation Network Companies (TNCs) in Indonesia: An Indonesian Case. *International*

- Journal of Business, Economic and Law*, Vol. 12, Issue 3 (April) ISSN 2289-1552.
- Permadi, B., 2017. Infografis: Membandingkan Tarif Taksi dengan UberX, GrabCar, Go-Car. <https://kumparan.com/jofie-yordan/infografis-membandingkan-tarif-taksi-dengan-uberx-grabcar-go-car> di download tanggal 20 Mei 2017.
- Poranda, A.G.A., Regidor, J.R.F. & Napalang, M.S.G., 2016. Comparative Analysis of Transportation Network Companies (TNCs) and Conventional Taxi Services in Metro Manila. *23rd Annual Conference of the Transportation Science Society of the Philippines Quezon City, Philippines*, 8 August 2016.
- Robles, E., 2015. How to Identify Disruptive New Businesses. *Review of Business and Finance Studies*. Vol. 6, No. 1 2015.
- Sakellariadis, K. & Stiakakis, E., 2011. Business Model Change due to ICT Integration: An Application to the Entertainment Industry. *International Journal of Computer Information System and Industrial Management Applications*. ISSN 2150-7988, Vol. 3.
- Taschler, E., 2015. A Crumbling Monopoly: The Rise of Uber and the Taxi Industry's Struggle to Survive. *Institute for Consumer Antitrust Studies*.
- Titheridge, H., Christie, N., Mackett, R., Hernández, D.O. & Ye, R., 2014. Transport and Poverty: A Review of the Evidence.
- Tempo., 2016. Sharing Ekonomi, Taksi Jaringan, Apakah Untungkan Bangsa? <https://m.tempo.co/read/news/2016/03/22/092755832/sharing-economy-taksi-jaringan-apakah-untungkan-bangsa> di download tanggal 17 Mei 2017